



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1798 de 2024

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Autoridades

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

Autoridades

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

Autoridades

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 15 de mayo de 2024

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Carlos Varela Nestier.

Miembros: Señoras Representantes Sabina Calvo, Gletel Ferrari, Sandra González
y señor Representante Martín Tierno.

Asisten: Señor Representante Ope Pasquet y señora Representante Lizet Ruiz
Amaral.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores José Luis
Falero, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario, e ingeniero Luis
Ceiter, asesor del señor Ministro.

Por la Administración Nacional de Puertos, señores doctor Juan Curbelo,
Presidente; Capitán de Navío (R) Daniel Loureiro, Vicepresidente y
señora contadora Susana Pierre, Gerente General.

Por la Comisión Administradora del Río de la Plata, señores doctor Alem García, Presidente; señor Ricardo Planchón, Vicepresidente; Capitán de Navío (R) Yamandú Bértola y doctor Augusto Montesdeoca, Delegados.

Secretaria: Señora Dinora Cardozo.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

=====

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Varela Nestier).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Buenos días a todas y a todos. Damos comienzo a la reunión del día de la fecha.

Vamos a dejar pendiente la elección del vicepresidente para la próxima reunión, salvo que haya opiniones diferentes.

Hubo una solicitud de varios señores legisladores y señoras legisladoras de suspender las sesiones de junio de la Comisión, dada la particularidad de que estamos en los días que anteceden a la elección interna. Por lo tanto, si no hay cambios o algún tema urgente que nos convoque, no vamos a sesionar durante junio en el ámbito de esta Comisión.

Dicho esto, vamos a recibir a las delegaciones que están citadas para el día de hoy.

(Ingresan a sala autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Administración Nacional de Puertos y de la Comisión Administradora del Río de la Plata)

—Damos la bienvenida a las delegaciones que hemos convocado para el día de hoy y agradecemos muchísimo su presencia. La amplitud de la concurrencia indica el respeto que tienen ustedes por el Parlamento y por esta Comisión, lo que agradecemos muchísimo y reconocemos.

Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, saludamos al señor ministro, José Luis Falero; al señor subsecretario, Juan José Olaizola, y al asesor del ministro, ingeniero Luis Ceiter.

Por el equipo de la Administración Nacional de Puertos, saludamos al señor presidente, doctor Juan Curbelo; al señor vicepresidente, capitán de navío retirado Daniel Loureiro, y a la señora gerente general, contadora Susana Pierre.

Y por la Comisión Administradora del Río de la Plata, saludamos al señor presidente, doctor Alem García; al señor vicepresidente, Ricardo Planchón, y a los señores delegados, capitán de navío retirado Yamandú Bértola y doctor Augusto Montesdeoca.

Ustedes han sido todos citados, y lo hicimos de esta manera, inclusive invitando a los integrantes de la Comisión Especial del Río de la Plata, Frente Marítimo, Antártida y Laguna Merín, que también integro, porque el tema que vamos a tratar hoy lo hemos ido tratando en más de una oportunidad. Quienes integran la Comisión Administradora del Río de la Plata saben que hemos conversado más de una vez en el ámbito de dicha Comisión, en un tema que consideramos absolutamente estratégico para el país y que, afortunadamente, todo indica que se está desarrollando positivamente, pero por su trascendencia, por las consecuencias que pueda tener, positivas o de las otras, por lo que implica en relaciones internacionales, etcétera, nos parecía fundamental que el Parlamento, a través de estas comisiones, estuviera informado respecto a lo que todos nos enteramos con relación a los acuerdos con la Argentina, que significan las obras de ampliación del dragado del puerto de Montevideo.

Sin más, les damos la palabra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Gracias, presidente; gracias, señores legisladores.

Nos han convocado en el día de hoy para tratar un tema importante para el país que coincido con el presidente en que es un tema que viene siendo analizado desde hace muchos años como una intención del Estado uruguayo dentro del ámbito de la Comisión

Administradora del Río de la Plata y con las delegaciones correspondientes en cada instancia.

Es una solicitud que Uruguay tenía fuertes expectativas de que se pudiera cumplir. Es un paso importante, una oportunidad significativa para el país lograr un mayor calado de acceso al puerto, pero también tiene esa mirada integral de todos los países que, de una manera u otra, transitan por nuestro Río de la Plata.

Así que en esta oportunidad, además de la convocatoria a nuestra Cartera, se nos pidió en la versión taquigráfica que nos acompañaran también la Comisión Administradora del Río de la Plata, que está acá presente, y la Administración Nacional de Puertos, para poder por lo menos transmitirles en cada caso cómo fue el proceso.

Si a usted le parece, presidente, más allá de que puedo transmitirles lo que está en mi conocimiento, que tiene que ver con el acta que nos ha acercado la Comisión Administradora del Río de la Plata en su momento, donde se habilita por parte de los representantes de la República Argentina en ese ámbito esta solicitud tan deseada por todos nosotros, que finalmente se concretó en el mes de febrero. Para hacer un breve racconto, quizás, como primera instancia, la Comisión Administradora del Río de la Plata nos puede informar sobre cuál fue el proceso y de qué manera se llegó a él, y luego podemos proseguir. Estoy a la orden en cuanto a eso.

Leí también en la versión taquigráfica algunas consultas de algunos señores legisladores que tienen que ver con cuál es el proceso posterior a la habilitación. Obviamente, en ese aspecto estamos trabajando con la Comisión Administradora del Río de la Plata para fijar un cronograma de trabajo que nos permita lograr el objetivo final, que es llegar a ese dragado dentro de una planificación y de las posibilidades presupuestales que el país tiene.

Así que, si al presidente le parece, quizás la primera etapa podría ser esa, para que los informe un poco más en detalle que lo que hoy tenemos, que es el acta final aprobada por las partes.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- En primer lugar, quiero transmitir el agradecimiento de toda la delegación de Uruguay en la Comisión Administradora del Río de la Plata por esta invitación para comparecer junto con el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, el subsecretario y el Directorio de la ANP.

Después de mucho tiempo, felizmente, se logró el objetivo, objetivo nacional, sobre el cual ha existido una coincidencia de opiniones. Podemos decir que este objetivo se concretó en virtud de una política de Estado, porque no puede haber dos opiniones respecto a la conveniencia de haber logrado este consentimiento de Argentina para que el puerto de Montevideo tenga su canal de acceso a una profundidad de 14 metros y la extensión hasta el kilómetro N° 61,5, 62, aproximadamente.

Esta es una larga historia que comenzó en realidad en noviembre de 1985, pero su última fase comienza en el 2013. Diversos gobiernos, por lo tanto, han tratado a lo largo de todos estos años de lograr este objetivo.

Naturalmente que aquí todos conocemos las dificultades que, en definitiva, derivan de la puja normal de intereses en materia portuaria entre el puerto de Buenos Aires y el de Montevideo. Es todavía, aunque hayan pasado muchos años, una consecuencia del viejo conflicto de la lucha de puertos. Ahora es de manera diferente, pero en el trasfondo, aquí hay una puja de intereses que son legítimos, porque, así como las autoridades de Uruguay han querido siempre las mejores condiciones para la operatividad del puerto de Montevideo lo mismo han hecho los argentinos, en todo su derecho.

Pienso que en algún momento esta lucha de puertos diferente, como se da en la actualidad, este esquema, tendría que ser sustituido por la complementación. Todos sabemos que el puerto de Buenos Aires está muy acotado. No va a superar nunca la profundidad que impone la naturaleza, la geografía. Entonces lo racional, si se cambiara la visión, sería establecer un plan de complementación, y lógicamente, con el canal de acceso a 14 metros el puerto de Montevideo se transforma en puerto *hub*, lo que, si se mira bien, beneficia también a Argentina, no solamente a Paraguay y seguramente también a Bolivia, sino a Argentina en forma directa, hasta desde el punto de vista de la actividad de los astilleros. Décadas atrás, los astilleros de Argentina producían barcos de calidad europea: alemana, holandesa, belga. Esos astilleros hace décadas que están con las cortinas bajas, y ahora, cuando empiece a funcionar el puerto de Montevideo con la profundidad de 14 metros, seguramente se abran perspectivas para que los astilleros argentinos vuelvan a producir esos barcos de calidad excelente, porque un puerto *hub* en Montevideo va a necesitar, por la navegación de cabotaje, de embarcaciones con estas características.

Esto es una consecuencia de lo que se va a venir. Por supuesto que el principal beneficio es para la producción de Argentina y especialmente para las provincias que producen diversos bienes, que increíblemente, sobre todo en la producción granelera, transforman al canal Martín García en el segundo y en algunos años en el primer canal en el mundo en materia de transporte de granos, casi siempre atrás del Misisipi, y en algunos años se han transportado volúmenes superiores a los del Misisipi. Esto es por la potencia que es Argentina en materia de producción de algunos rubros. Con este panorama, por supuesto, se benefician especialmente las provincias que producen este tipo de alimentos, cuyos intereses no siempre coinciden con el puerto de Buenos Aires, porque hemos podido saber con los compañeros de la delegación que en las provincias productoras de estos rubros existe más confianza en el puerto de Montevideo muchas veces que en el de Buenos Aires.

Es decir, hay un problema interno en el cual no corresponde que profundicemos, pero en definitiva, también Argentina se va a ver muy beneficiada con un puerto de Montevideo con 14 metros de profundidad.

El objetivo tuvo un trámite largo. La última fase comenzó en el 2013. En 2018, en las sesiones de la CARP del 28 y 29 de mayo de 2018, ya Argentina estuvo dispuesta a conceder su conformidad para que Montevideo tuviera la profundidad de 14 metros en su canal de acceso. En el primer día de esa sesión plenaria de la CARP, el día 28 de mayo de 2018, Uruguay desiste de su participación en igualdad de condiciones en el canal Magdalena porque Argentina no quería tener de socio en el canal Magdalena a Uruguay. Al día siguiente, el día 29 de mayo de 2018, Argentina da su conformidad para que Uruguay profundice el puerto de Montevideo a 14 metros. Eso está en el acta. A tal punto que el presidente de la delegación de Uruguay, el doctor Felipe Michelini, agradece con emoción a la delegación de Argentina y a su presidente, textualmente, por haber accedido al proyecto de Uruguay para la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros.

Pero en el mecanismo interno de la CARP lo que vale no es lo que se expresa en las sesiones y queda como constancia en el acta. Lo que se aprueban son proyectos, y no sabemos por qué el proyecto presentado, en vez de 14 metros, establecía 13 metros. Digo esto como anécdota, pero ya en el 2018 Argentina tenía la voluntad de conceder esto a Uruguay a cambio del canal Magdalena; obviamente, una cosa fue a cambio de la otra.

Paso a la última fase de toda esta historia para abreviar, porque en el medio hay varias notas, intercambios diversos, proyectos.

En noviembre de 2022, recibimos el proyecto de la obra y en virtud de la competencia y del procedimiento previsto en el ámbito de la CARP, trasladamos el mismo. Ahí surgieron veintinueve pedidos de ampliación de información. Es decir, Argentina no quería aprobar el proyecto en esas condiciones y planteó veintinueve solicitudes de ampliación de información sobre cuestiones estrictamente técnicas.

Se dio satisfacción a los requerimientos de Argentina, se aceptaron las ampliaciones de información y quedaron trece pendientes. En una reunión que promovimos en la Cancillería, donde participaron el doctor Juan Curbelo, presidente de la ANP; Juan José Olaizola, subsecretario Transporte y Obras Públicas, y el doctor Carlos Mata, director de Asuntos de Frontera, Limítrofes y Marítimos -un área muy importante de la Cancillería-, hubo acuerdo para constituir un grupo interministerial de trabajo, integrado por técnicos de la ANP, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y por tres servicios de la Armada Nacional que aportaron una parte fundamental, sin perjuicio del buen trabajo que hizo el personal técnico profesional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la ANP. Quiero destacar especialmente el trabajo de esos tres servicios de la Armada, el Sohma (Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada), la Escuela Naval y la Prefectura Nacional Naval, porque fue de tanta importancia lo que se hizo por su parte que expresamente me lo dijeron en Buenos Aires. Voy a decir casi textualmente lo que se me dijo porque creo que es conveniente que los señores legisladores sepan hasta los detalles: "Después de esta contestación respecto a las trece preguntas o ampliaciones de información no podemos pedirle nada más. Así que tenemos la intención de dar el consentimiento". Era de palabra. De palabra se me dijo que con ese trabajo -reitero, hecho por personal técnico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la ANP y de estos tres servicios de la Armada- ya se daban por satisfechos. Entonces, faltaba la formalización y la documentación en papel.

En el ínterin viene el cambio de gobierno, y ahí ya el tema había sido sacado del ámbito de la CARP y se había puesto en la agenda bilateral de ambos países. Entonces, con el cambio de gobierno, con la firme voluntad del Poder Ejecutivo y especialmente del presidente de la República, que nos convocó expresamente sobre este asunto, se tomó la decisión de desarrollar una acción fuerte, con los antecedentes, por supuesto, del gobierno que se había ido, con una promesa de palabra de que se iba a dar el consentimiento. Se decide llevar el tema nuevamente al ámbito de la CARP y Argentina estuvo de acuerdo; más aún, fue casi una exigencia, porque a mí me llamó directamente el subsecretario de Relaciones Exteriores, el señor Leopoldo Sahores, y me dijo que la voluntad del gobierno que recién se había instalado era la de preservar la institucionalidad de la Comisión Administradora del Río de la Plata y que este tema debía resolverse en ese ámbito. Por supuesto le manifesté que estábamos de acuerdo, y ahí se conformó una comisión de técnicos en la que por Uruguay participaron los capitanes de navío José Domínguez, ex jefe del Sohma, y Yamandú Bértola, que acá nos acompaña, y la señora Ministro Gimena Hernández, funcionaria de la Cancillería.

Esa fue la comisión de técnicos que participó en dos días de reunión en la sede de la CARP de Buenos Aires, con un delegado de Argentina ante la CARP y dos técnicos del rubro profesional marítimo. Allí, en virtud del trabajo que ya se venía procesando, fue muy fácil llegar a un acuerdo y se salvaron todas las diferencias. El asunto en el ámbito de la CARP estaba ya solucionado.

Después, cuando nos enteramos de que el gobierno de Argentina tenía novecientos y algo de decretos para firmar, pensamos que eso se iba a complicar y que no saldría

rápidamente, pero felizmente salió en enero. El gobierno dio la instrucción a su delegación en la CARP para que esto saliera rápidamente y este expediente, que estaba en la Cancillería argentina en medio de un volumen importante de decisiones, de decretos que se iban a firmar, salió en enero. Y en esto quiero destacar un aporte que puede llamar la atención, pero es un hecho de la realidad que tengo que decir porque, muchas veces, las relaciones de orden personal influyen en decisiones de alta importancia política gubernamental. Gracias al aporte y a la intervención de un diputado uruguayo, esto salió en enero; si no, hubiera salido en marzo. Me refiero al diputado Pablo Viana, integrante de esta Cámara de Diputados, que a través de su amistad personal con la señora ministro Mondino, agilizó el trámite dentro de la Cancillería argentina; si no, no hubiéramos tenido esta decisión en el mes de enero.

Esta es la historia. Ahorro otros detalles, pero en definitiva, hemos logrado un objetivo nacional que yo diría que es fruto del trabajo de todos los partidos, de todos los sectores políticos de Uruguay. Este es un objetivo nacional y han existido, a lo largo de diferentes períodos, tareas y aportes efectivos que terminaron felizmente en el mes de enero con esta concreción de un acuerdo entre ambos países para que se haga la obra del dragado a 14 metros.

Creo que es un proceso con un objetivo nacional importantísimo. Habrá un antes y un después en la operativa portuaria en el puerto de Montevideo que, lógicamente, traerá grandes beneficios en el orden económico y, por lo tanto, también social.

Yo, como simple ciudadano, la verdad es que me congratulo de ver que este fue un objetivo nacional logrado, fruto del aporte de todas las fuerzas políticas del país.

Quedo a las órdenes para ampliar la información, si fuera necesario.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Agradezco la participación del doctor Alem García y de la CARP en este proceso.

Comparto lo que manifestaba el doctor Alem García en cuanto a que esto es una política de Estado que ha tenido una serie de consecuencias que hoy nos permiten llegar con este objetivo logrado. También es significativamente importante -desde la visión que tenemos, que creo es compartida- la oportunidad que tiene el puerto de Montevideo por su ubicación y sus características naturales privilegiadas, que tenemos que aprovechar al máximo. Pienso que al respecto puede haber un acuerdo nacional y que todos estemos en esa dirección, porque este proceso nos hace pensar que todo el sistema político ha estado alineado a un mismo objetivo, con situaciones diferentes que se fueron dando en cada instancia.

Sin duda, una vez resuelto y aprobado formalmente el proyecto, una vez que se cuenta con la autorización del gobierno argentino al proyecto presentado -creo que quedó claro que con respecto al proyecto hubo varias solicitudes de información complementarias que fueron evacuadas una y otra vez hasta lograr responder todas las consultas que había planteado la delegación argentina y, finalmente, se formalizó-, pasamos a la siguiente etapa. Me refiero a que una vez formalizado esto, tanto el canciller como el presidente de la República solicitaron al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Administración Nacional de Puertos que nos pusiéramos a trabajar en el proceso de ejecución de obras que permitiera cumplir con el objetivo.

Mantuvimos varias reuniones con el Directorio de la Administración Nacional de Puertos, con su gerenta y sus equipos técnicos, a fin de trazarnos un cronograma para avanzar en este proceso, de manera que se notara el avance lo más rápidamente posible, dado que había sido algo muy anhelado durante muchos años. Allí surgieron temas que, obviamente, todos los que estamos acá conocemos. Uno puede tener

previsiones presupuestales para determinadas cuestiones cuando las tiene consolidadas y aprobadas; de lo contrario, las decisiones se van postergando. Como no visualizábamos la voluntad política de que esto sucediera como sucedió, tan rápidamente, no había previsiones para esta primera etapa.

A pesar de ello, la Administración, con mucho acierto, nos transmitió que tomaron la decisión de comenzar la obra en el acceso al canal, utilizando herramientas que hoy tenemos. Fundamentalmente, se comenzó con el enderezamiento del codo inicial por parte de las dragas propias de la ANP, obra que está en ejecución. De alguna manera, ese es un primer paso para el cumplimiento del objetivo que nos habíamos trazado. Se está trabajando -luego se podrá profundizar al respecto- para que esto sea una realidad. Hay una carta de servicio del 24 de abril del año 2024 en la que se instruye claramente y se resuelve por parte del Directorio el comienzo de las obras, que es lo que hoy se está dando.

Paralelamente, más allá del esfuerzo que hacen nuestras propias dragas y la ANP, en particular, para que esto pueda tener un avance más rápido dentro de las posibilidades que tenemos, también estuvimos analizando otras alternativas que están en proceso de estudio, que se están negociando y conversando, porque encontramos un contrato vigente, firmado el 20 de diciembre de 2019, a partir de una licitación que se había adjudicado el 20 de noviembre de 2018 a una empresa extranjera, que tenía dos componentes que no son menores. Uno es la propia adjudicación, el 20 de diciembre de 2019, por parte de la Administración anterior; quizás ustedes tengan la información; de lo contrario, nosotros disponemos de ella. Al momento de adjudicar a esta empresa se dan dos situaciones. Una es la adjudicación del básico de la licitación. Y como es una licitación bastante onerosa, el actual presidente de la ANP, doctor Juan Curbelo, planteó -pensando, precisamente, en el cuidado de los recursos públicos- no comprometer el 100 % de esa licitación, sino adjudicar, porque era una decisión política de la Administración anterior, pero obligando al Estado uruguayo solamente en un 20 % por si por alguna razón no salía, por ejemplo, esta habilitación o no se necesitaba. Al fin y al cabo, era uno de los temas que debíamos tener previstos, porque si no estaba la habilitación, quizás, esa adjudicación obligaría al Estado uruguayo a hacer una inversión que no se necesitaba. Me pareció muy razonable el aporte que hizo en su momento el doctor Juan Curbelo, que en esa época participaba del Directorio como director por la minoría. Estuvimos analizando la situación y logramos entender, con el señor subsecretario, cuál había sido el proceso. A partir de ese mismo contrato, N° 2015, que se firmó, como decía, el 20 de diciembre de 2019, profundizamos en el análisis de la posibilidad de utilizar ese 20 % -de no utilizarlo, el Estado uruguayo igual tendría que pagarlo, porque está obligado- en parte de este dragado. Eso es lo que hoy estamos analizando. Hablamos del 20 % del contrato; estamos hablando de una cifra en el entorno de los US\$ 30 millones; estaríamos en condiciones -con todos los requisitos administrativos- de acudir a eso. Es más, entendemos que para el Estado uruguayo es necesario y conveniente utilizarlo; de lo contrario, si no lo utilizamos, tendríamos que pagarlo. Ahí es donde se ha generado un ámbito de diálogo con la empresa adjudicataria.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- ¿Qué empresa es?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es la empresa CHEC Dredging Company Limited. Tengo entendido que es una empresa china; es la que tenía el contrato vigente. Después les dejo la información porque me parece buena cosa que todos la tengamos presente.

Como decía, nos parece importante analizar la posibilidad de usar esa herramienta que tenemos sobre la mesa para avanzar en otras áreas; después, podrán profundizar las

autoridades de la Administración Nacional de Puertos al respecto; lo digo porque hemos tenido un vínculo permanente con ellos. En particular, vimos la conveniencia de utilizar ese 20 % en lo que se denomina el antepuerto. Allí se requiere un trabajo muy específico, que es muy necesario y muy reclamado de un tiempo a esta parte. Para que esto se dé, en particular, coincidimos con la Administración Nacional de Puertos y con el equipo del Ministerio de Transporte en la necesidad de generar un ámbito de negociación con la empresa adjudicataria para tener la certeza de que podemos llegar a un acuerdo de valores tarifarios dentro del marco de conveniencia a nivel de lo que tenemos hoy encima de la mesa y de los valores de referencia de trabajos similares a este en la región. Según nos dijeron el presidente, el vicepresidente y la gerenta en el día de ayer, ese ámbito está en un proceso muy avanzado y, posiblemente, se esté cerrando en estos días. Eso nos permitirá dar un segundo paso en el dragado. Obviamente, esto tendrá que contar con los procesos administrativos correspondientes, que deben tener la habilitación del Tribunal de Cuentas, el que posiblemente, o sin posiblemente, advertirá y hará observaciones, dado que no existe previsión presupuestal, porque no la teníamos. Me parece que debemos tener claro que ese es el camino más adecuado, y vamos por ahí; después veremos cómo seguir, cuando tengamos el informe correspondiente. Creo que los demás temas que hacen al contrato en sí y a la tarea a ejecutarse no deberían tener observaciones porque están dentro del objeto de la propia licitación.

Quiero aclarar, además, con respecto a este contrato, para que todos tengamos conocimiento de ello, que esta Administración utilizó una ampliación para el dragado del puerto Capurro. Se pudo trabajar en ese dragado producto de este mismo contrato, no del básico, sino como ampliación. Y digo que no del básico porque el objeto del básico no era puerto Capurro; pero el básico habilitaba una ampliación en otra área. Y la Administración Nacional de Puertos utilizó esa ampliación en otra área.

O sea que tenemos una ejecución que se terminó de pagar días pasados, que es la obra del dragado del puerto Capurro; culminó exitosamente, producto de la ampliación del básico. Quiero recordarles que nos quedaba ese 20 %, al que nos obligamos en el año 2019 en la licitación básica, que había que ejecutarlo o pagarlo, porque el compromiso del mínimo estaba establecido desde el momento en que se firmó el contrato. Me parece que sería una pena que el gobierno uruguayo no aprovechara ese 20 %. Además, tenemos algunos plazos que se están negociando; había un proceso de plazos en la licitación que nos obliga a tomar acciones no a muy largo plazo. Y es por eso que hemos definido, junto con la Administración Nacional de Puertos, iniciar el proceso para utilizar ese 20 % y que el Estado no tenga que pagarlo contra nada. No sé si queda claro; si no lo utilizamos y se terminan los plazos establecidos -tengo entendido que eran tres años, con una ampliación de dos, y hay voluntad de la empresa de contemplar esto y se está trabajando al respecto- igual tendría que pagarlo. Insisto en que puede suceder que surja una observación por falta de previsión presupuestal; habrá que negociar con la empresa para incorporar eso, a fin de levantar la observación, de manera de no dejar un problema a la Administración que viene, sino, por el contrario, un avance de obra y una solución en cuanto a la ejecución de un dinero comprometido.

Ese es el resumen de la segunda etapa que tiene prevista el puerto, que compartimos absolutamente desde el Ministerio. Pensamos que es el camino correcto, pero ya que estamos acá es bueno que lo compartamos, porque si surge alguna otra idea, será bienvenida. Esa es la etapa en la que estamos hoy.

Debo destacar que la Administración Nacional de Puertos viene trabajando en esto. Me consta, porque cuando detectamos que de no ser utilizado, se ponía en riesgo un dinero, activamos rápidamente el proceso de negociación con la empresa. Yo participé en un par de reuniones con ellos para ayudar a que entendieran la importancia que tenía

esto para nosotros y fijar un objetivo que, en este caso, reitero, estaría focalizado en el antepuerto, como objetivo segundo, además de que ya se está trabajando en el comienzo del canal.

En términos generales, eso es lo que podemos decir; en estos días hemos tratado de informarnos al respecto con el subsecretario y con la Administración Nacional de Puertos.

No sé si nos queda pendiente algo más. En la versión taquigráfica figuran algunas preguntas que hizo el diputado Tierno, entre ellas, una relativa al costo. El costo total todavía no lo tenemos porque hay una realidad: todo lo que podemos hacer con nuestras propias dragas, obviamente, lo estamos haciendo. Hay que tener en cuenta que no todas las dragas que tiene la ANP son adecuadas para este tipo de trabajo -hay una que tiene mejores condiciones para la tarea, que es la que hoy está trabajando; tiene sus limitaciones que, obviamente, todos conocemos-, pero de parte del gobierno siempre existió la voluntad de utilizar al máximo los recursos propios. En paralelo, como les decía, utilizamos el contrato vigente, que tenemos encima de la mesa.

Si me piden un costo hoy, creo que ninguno de los que estamos acá podemos dar un costo claro, porque se va a ir dando por administración. El costo de US\$ 30 millones sí está claro porque está establecido en un contrato y se va a tener que ejecutar. Y no descarto otras alternativas. Esta es una obra ambiciosa. Si me preguntan, en lo personal, cómo avanzar y si hay que utilizar el 100 % de la licitación, diría que puede ser una opción. No sé si es lo más conveniente. Quizás no lo tenga que resolver esta Administración. También es una opción hacer un nuevo llamado para tener valores de referencia que puedan ser comparados con lo que hoy tenemos firmado. No lo vamos a hacer nosotros en forma inmediata porque tenemos ya dos áreas bien precisas en las que trabajar, porque son elementos que habrá que considerar en su momento. Estimo que la Administración que viene debería evaluar la posibilidad de tener algún valor de referencia más actualizado. Además, ustedes saben que el sistema de dragado a nivel mundial ha incorporado nuevas tecnologías y, quizás, puedan mejorarse los precios, si así corresponde. No sé si es un tema para hablar hoy, pero hoy estamos todos acá; quizás, en la Administración que viene estemos los mismos. Esta es, simplemente, una opinión personal; no es una opinión que tenga que quedar reflejada ni quiere decir que tiene que ser esto o nada. Solo digo lo que en lo personal haría si se diera esa instancia y existiera esa necesidad.

Por supuesto, estamos todos a las órdenes para ampliar la información que ustedes requieran.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias, señor ministro.

Vamos a dar paso a la intervención de las señoras legisladoras y de los señores legisladores para que puedan hacer las preguntas correspondientes.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos a la delegación del Ministerio de Transporte, de la Administración Nacional de Puertos y de la CARP; son muy bienvenidos.

Agradecemos al presidente de la CARP la breve reseña histórica. Es fundamental, para quienes trabajamos en esta Comisión, saber de dónde se partió y a dónde se llegó, con el esfuerzo, como ustedes manifestaron, de varios gobiernos que se pusieron al hombro esta solicitud de dragado del puerto de Montevideo a 14 metros que, como se ha dicho, es fundamental para el desarrollo país, no solo para el desarrollo del puerto.

Agradecemos también al ministro por la información que nos brindó sobre la licitación del año 2018, firmada en 2019.

Me queda una duda sobre el 20 % del que el ministro habló, que está en el contrato, a solicitud del vocal en aquel momento y actual presidente de la ANP, doctor Juan Curbelo. ¿Ese 20 % está dentro del presupuesto de la ANP en este período de gobierno o es algo que se va a generar a futuro? Si es así, me gustaría saber de dónde provendrían esos recursos, es decir, si son recursos propios de la ANP o provendrían de un préstamo de algún organismo internacional, de algún fondo de inversión o de parte de quienes pueden realizar algún aporte a través de los organismos crediticios internacionales.

Yo pedí a quienes trabajan en este tema con nosotros una estimación -es una estimación vieja, nos dicen- de la cantidad de metros cúbicos que habría que mover y el costo aproximado de cada metro cúbico para tener la estimación del costo total de la obra, que es lo que nos interesa a todos. En el informe que me hicieron se habla de que habría que remover más de 10 millones de metros cúbicos a un costo -puede no ser el actual, pero sí aproximado- de US\$ 7 por metro cúbico. Estaríamos hablando de US\$ 70 millones de dólares; reitero que es un costo estimado y no actualizado.

Quisiera saber si la ANP ya hizo esa estimación, si la ha estudiado o si la está por realizar, no solo para el dragado, sino para el mantenimiento, que también tiene un costo importante.

La última pregunta, que creo que está en la versión taquigráfica, refiere a quienes tienen hoy la administración de la terminal de contenedores, que es TCP. Quisiera saber si ha presentado un plan comercial y cuál es su estimación de la carga que se va a movilizar en los próximos años y de la cantidad de buques que van a estar arribando a partir de que se haga este trabajo de dragado de 14 metros en el puerto de Montevideo.

Esas son las preguntas, por ahora.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero formular alguna pregunta, pero antes voy a hacer un comentario, que corresponde: obviamente, todos estamos más que satisfechos de que esta situación se esté dando. Creo que este es, realmente, un tema país y hay que reconocerles los méritos a todos, a las administraciones anteriores, pero también a esta, porque se ha logrado un objetivo que parecía muy lejano y, por momentos, casi imposible. Después se verá por qué el gobierno argentino llegó a esa conclusión, pero eso no nos corresponde a nosotros; estamos viendo también las consecuencias internas.

Voy a hacer una pregunta bien específica, para información, con respecto al canal Magdalena. Quisiera saber si tenemos alguna información, a través de la Comisión Administradora, respecto a si ese proyecto continúa o no, porque he leído información argentina que es bastante contradictoria.

El señor ministro señalaba correctamente que estas son etapas y que requerirán distintas decisiones. En ese sentido, con respecto a la posibilidad de acceder al puerto de Montevideo con barcos de mayor calado, ¿en qué condiciones estaríamos? ¿Tiene que culminarse toda la obra, hasta el kilómetro 61 o 62 o las etapas previas permiten que vayan accediendo barcos de otro calado que, obviamente, van a potenciar las posibilidades del Puerto? Hago esta pregunta porque no tengo conocimientos técnicos y creo que corresponde.

En cuanto al contrato al que hacía referencia el señor ministro -parece muy razonable el criterio que se está aplicando-, la pregunta es si alcanzaría para toda la obra, si se ejecutara al 100 %, o si tendría que hacerse otro contrato.

Son preguntas bien específicas.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Disculpen, olvidé plantear una pregunta.

Quisiera saber si la ANP tiene estimación del tiempo que llevaría el total de la obra, por lo que preguntó el presidente.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Son varias las preguntas. Vamos a tratar de distribuir las respuestas.

La preocupación que plantean el diputado Tierno y el presidente de la Comisión es casi la misma que tuve yo al inicio, en la primera reunión con las autoridades del puerto, si mal no recuerdo: ¿hay una estimación? Partimos, como lo dije al principio, de dos realidades. Una es el valor de referencia de la última licitación, ajustada por paramétrica hoy, por metro cúbico; obviamente, puede ser una estimación, de acuerdo con la cantidad y el volumen; puede haber una variación en el volumen, pero no es significativamente tan diferente, pero sí el costo, por lo que también mencioné anteriormente. Como decía, hoy hay dragas que quizás no son las mismas que cuando se hizo el llamado a licitación. Digo esto porque en esa reunión que tuvimos con los representantes de la empresa Jan De Nul, que ha estado trabajando en el puerto Capurro -que no es la empresa del contrato, pero sí es la subcontratada por la empresa china-, ellos manifestaron que hoy tienen un equipamiento superior, lo que nos hace pensar en forma más optimista con respecto a los tiempos de dragado. En esa reunión se nos dijo que si se podía utilizar esa nueva tecnología, ese nuevo equipamiento, quizás, el tiempo no superara el año, lo que no es menor. Es más, hablaron de diez meses, pero pensemos en un año, si utilizamos la mejor tecnología, como la de esa empresa Jan De Nul que ya está trabajando en Uruguay, como lo hizo en el puerto Capurro. Obviamente, ese es un comentario para que tengamos un contexto.

En cuanto al costo, en esa reunión se evaluó la posibilidad de que este contrato pudiese alcanzar todo el dragado. Y si faltase algo, como, a su vez, estamos trabajando con nuestras propias dragas, quizás, entre ambos, podríamos llegar, pero no está cerrado; se está analizando y negociando día a día -sobre todo, el equipo técnico del puerto- para buscar lo más conveniente para el Estado uruguayo. Con respecto a la pregunta de si hay que dragar todo, quiero decir que sí hay que hacerlo, para poder circular con el barco. Es un tema real. Se trata de un proceso que cuando se inicia no debería pararse

Eso nos lleva a la otra etapa, sobre la que creo que preguntaban los dos diputados, que es la presupuestal. En lo presupuestal, yo estimo que hay antecedentes en la Administración Nacional de Puertos que muestran que se han encomendado tareas de mucho monto. Me voy a referir a uno que todos conocemos: el viaducto. Se le cargó al Puerto la responsabilidad del financiamiento del viaducto, a pesar de no ser suya; se encontró una financiación en un intercambio entre los ministerios de Economía y de Transporte, y se le consiguió financiamiento propio al Puerto. Yo creo que esa herramienta la tenemos siempre, en la medida en que se tome la decisión de ir por todo o no, que va a ser el proceso de esta primera etapa que hemos iniciado. Iremos viendo el avance de nuestras propias dragas, hasta qué kilómetro llegan, de qué manera se está cubriendo ese 20 % que estamos convencidos hay que ejecutar porque, si no, se pierde. Y el resto será una definición que tomaremos en poco tiempo, cuando veamos las dos cosas, es decir, cómo viene el avance y cómo viene la negociación del antepuerto, que son dos obras importantes.

En lo que hace a los montos, no sé si hay alguna nueva información, además de la que planteó el diputado Tierno. De la reunión que tuvimos estos días con el Puerto, puede haber una estimación de costos por metro, o no, un poco más actualizada. Pero, como dije, yo sería partidario de hacer un llamado en algún momento, porque en estas cosas los precios varían y, generalmente, en este tipo de obras varían hacia abajo. Lo analizaremos; capaz que en una próxima instancia, dentro de treinta o sesenta días tengamos esto un poco más claro y visualizando los costos de la región podamos definir una estrategia diferente. No creo que hoy sea el momento para decir: "Vamos por este camino"; no me parece responsable de nuestra parte porque tenemos que procesar todas las cosas que están encima de la mesa.

Con respecto a lo del 20 % que el diputado planteaba -haciendo referencia al doctor Curbelo, director en esa época y hoy presidente-, quiero decir que lo estuvimos analizando. Quedó claramente establecido en el contrato. Dice, específicamente: en la presente contratación se realizará, como mínimo, una campaña de un máximo de cinco. El monto total se estableció en cinco etapas; el Estado uruguayo se compromete a ejecutar, como mínimo, una -que es un 20 %- del monto contratado. Eso es lo que está comprometido en este contrato de ejecución. Se los podemos dejar; es público y lo pueden tener. Lo analizamos desde el punto de vista jurídico y estamos convencidos de que estamos obligados sí o sí, lo que no quiere decir que utilicemos el 100 %, si no es conveniente -¿queda claro?-, después de este análisis que está haciendo el Puerto para visualizar los valores de dragado en otros puntos. Si después quieren aclarar algo más, cederé la palabra a quienes me acompañan, pero con respecto al puerto hemos estado trabajando juntos; estoy tratando de dar un panorama general y no comprometer algo que todavía está en proceso.

Lo que sí está claro -lo digo para que conste en la versión taquigráfica- es que el Puerto inició, con draga propia, el dragado desde la punta, a 14 metros. Eso es claro; se puede decir tranquilamente porque se está trabajando en el lugar.

Como ustedes saben, hay preocupación del sindicato portuario en cuanto a la no privatización. No está en nuestra voluntad privatizar ni más ni menos de lo que tenemos hoy. La señal de este gobierno es clara: arranquemos con lo que tenemos, que es nuestro, y no necesita de una partida presupuestal extraordinaria; eso es lo que hemos hecho. Lo digo porque después nos van a preguntar a todos: "¿Por qué?". Se trata, simplemente, de utilizar lo que ya venía; eso es lo que estamos haciendo.

Se hizo una pregunta sobre el canal Magdalena. Quizás, el doctor Alem García pueda contestarla.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Como es de conocimiento público, el gobierno anterior hizo un llamado a licitación y quedó desierto; ninguna empresa compareció. La licitación respecto al canal Magdalena, hecha en el período anterior, en el último tramo del gobierno de Alberto Fernández, fue un fracaso rotundo por varios factores, fundamentalmente, porque la moneda era el peso argentino y no el dólar. Fue un hecho que, por supuesto, debe haber tenido su impacto en las anteriores autoridades gubernamentales de Argentina.

En lo que va de la presente Administración del hermano país, a nivel oficial, a nivel gubernamental, no hay ninguna expresión de interés en el sentido de llevar a cabo la obra que construya el canal Magdalena. Sí han existido, de parte de fuerzas opositoras, manifestaciones. Incluso, se hizo un acto en el que participaron conocidas personalidades del ambiente político argentino, sin mayores aportes o información técnica; simplemente, se destaca que es por una razón de soberanía, para que Argentina tenga una salida al mar. Es increíble que se diga eso porque el Río de la Plata es de administración común;

el canal Punta Indio, desde hace años, lo administra exclusivamente Argentina. Lo que escuché en ese acto y lo que vi en manifestaciones en medios de comunicación, realmente, causa asombro. Que se vincule la obra del canal Magdalena a una cuestión de soberanía y que se diga que Argentina va rumbo a ser un país mediterráneo no tiene ningún sentido ni coherencia si se tiene en cuenta la realidad. Argentina es un país con una enorme costa al océano Atlántico, tiene el Río de la Plata y administra el canal Punta Indio, frente a la costa de nuestro país, por una decisión de Uruguay. Me ahorro la opinión respecto a la cesión del Punta Indio por parte de Uruguay; personalmente, creo que fue algo inconveniente, pero es una realidad. Entonces, ante toda esta realidad, hay expresiones de voluntad política, pero sin mucho sustento técnico. No he visto un proyecto con fundamentos técnicos de viabilidad, de factibilidad, que diga cuánto material hay que remover y cuál es el costo aproximado de la obra. Se han mencionado desde cifras que a todas luces resultan casi ridículas hasta otras que, aparentemente, serían necesarias para la construcción del canal Magdalena.

En definitiva, con los criterios del actual presidente y del equipo gubernamental argentino, no creo que sea una prioridad en cuanto a la inversión.

Esto es lo que puedo decir sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una pregunta con relación al puerto de Montevideo. Me gustaría saber si hay alguna previsión, teniendo en cuenta que una vez que se concrete la obra, aumentará la cantidad de barcos que podamos recibir. En ese sentido, pregunto si eso implicaría la necesidad de ampliar los muelles o las condiciones de funcionamiento. Simplemente, quisiera saber si eso está dentro de algún plan de previsión -que supongo que será a mediano y largo plazo-, es decir, si se está trabajando en ese sentido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me quedó pendiente dar respuesta a una pregunta del diputado Tierno que tiene que ver con los volúmenes de TCP. Es bueno que hoy quede claro en la versión taquigráfica que este dragado no es consecuencia del compromiso del Estado uruguayo con TCP. El primer compromiso del Estado uruguayo fue el ROU- UPM, que preveía un calado a 13 metros, pero que llevaba a la necesidad de dragar a 14 metros; estamos en la misma línea. El segundo compromiso fue con las terminales graneleras. El tercero fue con TCP.

Con respecto a los compromisos del Estado uruguayo para con las terminales en el puerto, todos estábamos focalizados en que había que llegar a los 14 metros para cumplir con esos compromisos firmados, no exclusivamente con ese. Lo digo para que quede claro. Pero no quiere decir que no sea utilizado por cada una de ellas en base a las necesidades. Obviamente, se va a ir generando una serie de informaciones que nos permitirán ver el crecimiento que se planteaba. Quizás, el Puerto tenga alguna información con respecto a lo que está visualizando. Si me preguntan a mí, diría que ha habido un crecimiento de movilidad portuaria que prevemos que se pueda dar con barcos de mayor calado. Eso se está dando a nivel mundial en lugares donde empiezan a incursionar otros barcos que hoy no lo hacen por el calado.

Si las autoridades de la Administración Nacional de Puertos quieren completar la información, con todo gusto cedo la palabra.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Es un gusto estar aquí compartiendo la mañana con esta Comisión y analizando temas de singular importancia, como el de la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros. Obviamente, es una obra que va a tener un impacto muy pero muy positivo no solamente para el puerto, sino para el desarrollo de la economía nacional.

En primer lugar -como dijo el ministro-, tenemos que ser claros y concluyentes en cuanto a que no podemos analizar la profundización a 14 metros simplificándola con la obra de TCP, porque es mucho más. Por eso, cuando hoy historiaba el doctor Alem García, señalaba que muchos gobiernos se han esforzado porque han tenido la misma visión de que el puerto de Montevideo tiene que ser más competitivo y más eficiente, y para eso necesitamos tener mayor calado y profundización. Este desarrollo se ha ido llevando adelante a lo largo del tiempo. Comenzamos con los 10 metros; luego, pasamos a 11 metros; en el 2022 logramos, con dragas propias, el objetivo de los 13 metros de profundidad. Eso tuvo un impacto muy pero muy positivo en todas nuestras empresas y en nuestros trabajadores porque posicionó al puerto, definitivamente, como un puerto de completamiento de carga tanto de muchos de los puertos del sur de Argentina como de la hidrovía. O sea que ya hemos tenido un impacto positivo. Y visualizamos que con los 14 metros vamos a ser, definitivamente, el puerto *hub* del Río de la Plata.

Entonces, no tenemos que pensar solamente en lo que significa para la terminal de contenedores, sino que es mucho más: es lo que significa para el puerto, es lo que significa para el desarrollo portuario y es lo que significa para el crecimiento de nuestra economía en toda la cadena logística. Obviamente, el transporte ferroviario, el tránsito de mercadería por las rutas y por los cauces y las vías fluviales, de alguna manera, terminan en ese nodo logístico imprescindible e importante que es el puerto de Montevideo.

Así que creo que estos 14 metros nos tienen que aunar en una visión común positiva de lo que se ha logrado. Eso es lo primero.

Lo segundo es que esto se ha ido generando a lo largo del tiempo. Por ejemplo, si comparamos este primer cuatrimestre de 2024 con el primer cuatrimestre de 2019, hemos aumentado aproximadamente un 60 % en lo que tiene que ver con el movimiento de TEU. De alguna manera, uno puede hacer una consideración de por qué se ha generado ese incremento. Ese incremento se ha generado por distintas razones, pero una tiene que ver con las obras de infraestructura, y entre las obras de infraestructura, estamos hablando de obras en la tierra y en el agua, que es respecto a lo cual nos han llamado a compartir las distintas impresiones. Y los 13 metros y el hecho de ya haber comenzado con las obras para los 14 metros obviamente que van a generar que las navieras, los armadores, elijan nuestra terminal portuaria en un sistema que no solamente determina que los barcos toquen un solo puerto, sino que vengan a las regiones.

Por lo tanto, es muy importante entender el concepto de la complementariedad portuaria más que el de la competencia, porque creo que los puertos se complementan, y en esa complementariedad, hay algunos puertos que se destacan y nosotros nos queremos destacar; por eso es que estamos llevando adelante las distintas obras.

O sea, ¿si va a haber un incremento? Sí. ¿Si estas obras permiten que vengan buques de mayor calado y más grandes? Obviamente que sí; ya están viniendo. Es por eso que en ese vínculo permanente que tenemos con toda la comunidad portuaria, los prácticos son muy valorados en cuanto a sus opiniones técnicas. Y esos prácticos han definido que había dos obras que eran consideradas importantes o imprescindibles para comenzar y tenían que ver con la obra en el antepuerto y de adecuación del canal de acceso al puerto de Montevideo en la zona del kilómetro 5 al kilómetro 10, que es en la zona de cruce, como hoy se explicaba.

Hemos comenzado por ahí, y por eso me parece que resulta importante que quede constancia actas la posición que tiene esta Administración de la defensa de nuestro dragado y el concepto de que nosotros tenemos los equipos como para llevar adelante la obra. Es por eso que el 25 de abril hemos comenzado el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo con las dragas propias.

Eso significa que hemos dado cumplimiento a la resolución de la Comisión Administradora del Río de la Plata y a una decisión del gobierno encabezada por el presidente de la República de comenzar cuanto antes el dragado del puerto de Montevideo.

Concomitantemente -lo explicaba muy bien el señor ministro-, en lo que tiene que ver con ese contrato, en principio, vamos a utilizar el 20 % para esta obra tan importante del antepuerto, que sí está cuantificada y es de aproximadamente US\$ 30 millones.

Esos son los dos ejes en los que estamos trabajando: las obras del antepuerto, con ese contrato que se firmó en el año 2019, y del canal de acceso, con nuestras dragas, que obviamente van a ser evaluadas de forma permanente, y no nos amputamos ningún otro instrumento que después se pueda llevar adelante, pero principio tienen las cosas y conjuntamente con el Ministerio de Transporte hemos dado comienzo a este proyecto tantas veces soñado, concretado a principios de este año, que tiene que ver con tener nuestro puerto de Montevideo y nuestro canal de acceso a 14 metros de profundidad.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- No me han respondido. Capaz que yo no presté atención, pero creo que no ha habido respuesta en cuanto a de dónde sale el porcentaje del 20 %, el presupuesto de esos US\$ 30 millones, si está en la ANP, si están buscando financiamiento entre el Ministerio de Economía, el de Transporte y ANP, o si se va a hacer a través de un préstamo de los organismos multilaterales de crédito como normalmente se hacen estas grandes obras.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quizás no fui claro en explicarlo. Dijimos claramente que el monto que se está estimando de acuerdo al volumen de trabajo que lleva el antepuerto es lo que hoy está en proceso de negociación entre la Administración Nacional de Puertos y la empresa contratista. Eso por un lado.

¿De dónde surge el financiamiento? La instrucción que hemos acordado es: cerremos un acuerdo en base a valores reales lo más aproximado posible y utilicemos ese dinero. A partir de ahí, hay que darle todo el trámite correspondiente en el Tribunal de Cuentas. Mientras eso se da, voy a acompañar al Puerto a buscar un financiamiento -como se hizo en otras épocas-, que podría ser en el Banco República u otro financiamiento. Ese es un trabajo que nos queda para hacer, pero primero queremos cerrar este proceso con la empresa, que está a punto de terminarse. Es más: tuvieron una reunión creo que esta semana y estimo que la semana que viene ya lo tendremos. Ahí, iniciaremos un proceso para lograr ese financiamiento, que también dije acá que creo que es un monto que se puede lograr comprometiendo recursos propios de ANP hacia el futuro, que los tiene y que han venido acrecentándose, pero hay que buscar el financiamiento, y también, dentro de la negociación se puede buscar un acuerdo que permita que el pago sea en forma gradual para que no afecte el comienzo y pueda tener un sustento financiero, que va más allá de lograr un préstamo, porque el préstamo siempre lo va a terminar pagando la ANP.

O sea que hay que trabajar en conjunto con el Ministerio de Economía, con ellos. En lo personal, he hecho algún contacto con el Banco República y hay posibilidades; no es un monto que complique mucho. Quizás, hay que diferirlo para que el presupuesto de ANP no quede muy cargado anualmente, cuya recaudación además ha venido creciendo producto del propio crecimiento de la actividad portuaria.

Estamos trabajando en eso. Hoy no voy a decir: "El financiamiento es este" porque hay que buscar lo más conveniente, pero es un trabajo que vamos a hacer en conjunto con el Puerto. Una vez que tengamos el número definitivo, entraremos desde el Ministerio de Transporte a apoyar, a trabajar con ellos y a intercambiar con el equipo económico

sobre la mejor solución para darle el financiamiento al Puerto, que no significa más que darle dentro del crecimiento que se está visualizando; tenemos datos que demuestran que permitirá cubrir ese financiamiento en un plazo prudencial, pero quizás voy a tener un dato más preciso un poquito más adelante. No me parece correcto que figure algo concreto en actas porque, por lo menos de mi parte, no corresponde.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Si ustedes me lo permiten, quiero aprovechar dos circunstancias que se dan y que no coinciden siempre.

En primer lugar, lo que me permite estar aquí hoy es que la Comisión de Constitución, de la que yo soy miembro, suspendió la sesión de hoy, razón por la que pude venir.

La segunda circunstancia favorable que quiero aprovechar es la presencia del señor ministro de Transporte con el señor subsecretario y quienes lo acompañan.

Quiero plantear lo siguiente.

En el mes de julio del año pasado hice un pedido de informes al Ministerio de Transporte referido a un tema que creo que es muy importante desde la perspectiva de esta Comisión, que es cómo se determina jurídicamente el régimen por el cual establece sus tarifas o precios la terminal de contenedores Cuenca del Plata.

Fundamenté el pedido. Había habido una intervención del señor ministro de Transporte, a mi juicio, muy importante en la Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda de la Cámara, en la que dijo que el Ministerio entendía que tenía las herramientas jurídicas necesarias para incidir en la determinación de esas tarifas. El comentario del ministro en la Comisión vino a propósito de que la TCP había anunciado un aumento del 25 % de las tarifas en bloque. El ministro dijo que tenía herramientas para instar a una revisión de esa determinación del aumento y efectivamente así sucedió, porque tiempo después trascendió que se habían rebajado algunas de las tarifas; algunas habían quedado en el 25 %, pero otras habían disminuido.

Entonces, lo que quiero saber -y eso fue lo que pregunté- es cuál es, desde el punto de vista del Ministerio de Transporte o del gobierno uruguayo, el régimen jurídico aplicable. ¿Se entiende que se aplica al caso el artículo 51 de la Constitución, que dice que las tarifas de los servicios públicos tienen que ser homologadas por el Poder Ejecutivo? Yo creo que esa es la norma aplicable, creo que eso es pertinente, pero podría haber otras visiones del asunto, y tengo presente que el Anexo G al acuerdo oportunamente celebrado entre el gobierno y la empresa Katoen Natie establece que ciertas tarifas serán determinadas libremente por la empresa y que, inclusive, la empresa puede crear nuevos rubros en los cuales, naturalmente, habrá libertad para determinar la tarifa porque esos rubros ni siquiera existen todavía.

Entonces, a la luz de esos elementos que yo circunstancié en el pedido de informes, quería saber cuál es la visión jurídica que el gobierno tiene acerca de cómo se establecen esas tarifas.

Hacía otras precisiones en el pedido de informes, otras explicaciones; quizás, no es esta la ocasión para explayarse al respecto, pero hice el pedido de informes, no se contestó en tiempo; pedí la reiteración del pedido de informes por la Cámara, así se hizo; después, visité al señor ministro en su despacho y le expliqué mi interés en conocer la respuesta al pedido de informes, y como no he tenido contestación, aprovecho estas dobles circunstancias que hoy felizmente coinciden para reiterar la inquietud al señor ministro y decirle que espero la respuesta a ese pedido de informes.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Agradezco la pregunta del diputado Pasquet porque quizás hubo algún malentendido. En la consulta que me hizo cuando estuvo en el Ministerio quizás entendí que se había aclarado y fue ese el error. No debería tener ese pedido de informes sin responder, me lo llevo ya -me lo había dicho a la entrada de sala- para que le responda formalmente, como debe ser, desde el punto de vista jurídico.

Simplemente, voy a hacer un racconto de lo que ha sucedido. Cuando hubo iniciativa de la Terminal Cuenca del Plata de aplicar ciertas tarifas, ustedes recordarán que el Ministerio de Transporte convocó a la empresa y al Puerto, con nuestro equipo técnico y con OPP, en un ámbito de diálogo, porque fue la primera iniciativa de un incremento que entendíamos no correspondía a lo sucedido en el resto de las tarifas portuarias. Allí fue donde transmitimos que nuestros profesionales en el área jurídica entendían que nosotros teníamos que homologar las tarifas. Esa era la preocupación y fue lo que le transmitimos a la empresa. Por tal motivo, empezamos a dialogar de esa manera.

A partir de ahí -quizás la empresa no lo había entendido de esa manera; no lo sé-, entendió cuál iba a ser nuestra participación en cada incremento de tarifas. El Estado uruguayo va a hacer una revisión de cada una de ellas, salvo las liberadas, aunque en esa charla quedó claro que queríamos conocer también las liberadas y que íbamos a emitir una opinión al respecto, a tal punto que ese juego de posibilidad que nos permite el respaldo jurídico de homologar, podría contemplarlas también si así se entiende. En caso de no entenderse, creo que el Estado siempre tiene la herramienta o la posibilidad de no habilitar las que tienen que sí o sí ser homologadas, y en ese ámbito de negociación nos va a permitir tener tarifas competitivas en la región.

De esa reunión surgió una adecuación acorde a lo que se estaba dando en el resto de las tarifas portuarias que fueron homologadas por la OPP en su momento y que fue lo que se aplicó finalmente. Desde aquel momento inicial -como ustedes recordarán- las tarifas portuarias sufrieron una reducción a la baja de un 26 % si mal no recuerdo. También dije -creo que hasta lo hice público, no sé si no lo dije acá- que nuestro objetivo como gobierno es llegar a finalizar el gobierno con una tarifa por debajo de la que teníamos cuando asumimos, y vamos en ese camino y hasta ahora lo venimos cumpliendo.

Más allá de eso, creo que es oportuna la consulta del señor diputado Pasquet, y creo que todos somos conscientes de la importancia de tener un respaldo jurídico como país que nos permita tener una hoja de ruta clara. Las acciones que se tomaron en su momento fueron exitosas, pero no podemos solamente quedarnos con la voluntad del ministro de turno de presionar o no presionar. Me parece que ahí nos falta, por lo menos, tener un análisis más profundo desde el punto de vista jurídico entre todas las partes. Le voy a pedir que profundice un poco más en esa respuesta también a la gente del Puerto, de la OPP y del gobierno para que podamos intercambiar y tener encima de la mesa una mayor certeza hacia el futuro y no sea solamente la voluntad política del ministro de turno, que en ese momento dio resultado, pero quizá pueda darlo o no en el futuro.

Así que pido las disculpas del caso al diputado. Nos vamos a preocupar con el subsecretario de que se responda ese pedido. Quizás haya cometido yo ese error de decirles que ya había hablado con usted. Asumo la responsabilidad.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Aprovechando la amabilidad de las autoridades de la ANP, quiero hacer una consulta. Este año es muy particular acá, en el Parlamento, se terminan las sesiones a mitad de setiembre y capaz que no tenemos otra oportunidad para dialogar de la manera en que lo hemos hecho en estos cuatro años y medio con ustedes.

Mi consulta está relacionada con el puerto de Fray Bentos, la proyección que se está haciendo por parte de la ANP, el tema del dragado, la información que se ha solicitado por parte de los diputados de Río Negro, del intendente y demás autoridades de la Junta Departamental, para que conste en actas en qué se está en ese tema.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a lo del puerto de Fray Bentos, yo puedo decir una parte y quizás tenga algo que aportar la ANP.

Lo que sí conozco y tengo claro es la consultoría que se hizo en lo que hace a la necesidad de tener un respaldo técnico que nos permita pensar en la importancia del dragado o no, que la hicimos en coordinación con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en su momento. La resultancia de esa consultoría nos marcaría que lo que pueda circular producto de mejorar el dragado podría cubrir las necesidades de su financiamiento.

Independientemente de eso, también requiere, de alguna manera, del apoyo que me consta que el intendente y los diputados de Fray Bentos han solicitado a sus pares del lado argentino, sus vecinos, donde tengo conocimiento que también hay un interés en que esto suceda.

Yo creo que este ámbito de diálogo que se genera a través del nuevo gobierno, que está recién empezando -ustedes comprenderán que Argentina tiene muchos problemas y es una cosa muy buena que hayan tomado la decisión primero de este dragado-, va a permitir que no tengamos que intervenir. Algunos nos dicen que podríamos llegar a intervenir igual en forma unilateral. Yo creo que hoy no es conveniente no transitar el camino del beneplácito de ambas partes, porque tengo entendido que desde las provincias argentinas están mucho más que interesados o igual de interesados que nosotros en que esto se dé y, obviamente, al puerto de Fray Bentos le significaría una reactivación que todos anhelamos. Es más: en la planificación estratégica que estamos analizando con nuestro equipo del Ministerio, en donde está el ingeniero Ceiter, en lo que hace a la proyección del desarrollo ferroviario, estamos trabajando también en la posibilidad de que Algorta- Fray Bentos pueda ser una alternativa a no muy largo plazo si es que esto otro se da, y es una forma de generar un desarrollo logístico de transporte multimodal muy interesante.

O sea, está todo encima de la mesa; el estudio lo tenemos, que no es algo menor. No sé si el resultado de ese estudio se puede pedir, lo hizo y lo financió la OPP en su momento. Recuerdo que estaba el economista Alfie; lo recuerdo claramente porque yo estuve en la OPP el primer año y empezamos ahí. Se puede conocer, creo que da ventajas a la región, no al país solamente, sino también al interés que manifiestan del lado argentino las provincias.

Uno puede decir que lo ve con cierto optimismo, quizás, pero es un proceso que no debería no tratarse en poco tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más preguntas, agradecemos al señor ministro y a la delegación toda el tiempo que nos brindaron.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- En virtud de la obligación de reserva que tenemos los integrantes de la delegación ante CARP impuesta por el Estatuto, me gustaría recibir la versión taquigráfica para corregir algunos detalles. Por supuesto que entendemos que para el Parlamento no hay reservas, y menos aún secretos, pero tenemos que cuidar las formas porque esta versión no puede trascender en crudo así como hemos informado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quédese tranquilo, doctor, que nosotros vamos a ser muy cuidadosos en ese sentido.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- No es corregir la versión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es correcto, y si se considera que alguna parte de la versión no debe trascender, tomaremos los recaudos correspondientes porque todo lo que significa relaciones exteriores lo manejamos con mucha prudencia. Así que quédese tranquilo.

Señor ministro, muchísimas gracias a todos y a todas porque ha sido una buena jornada de trabajo.

Se levanta la reunión.

≠